

Метод Лунина — каждой паровозной бригаде, на каждый участок заводского транспорта!

Железнодорожники Кузнецка вызывают нас на соревнование

В прошлом году металлурги Кузнецкого и Магнитогорского комбинатов имени Сталина славно поработали на оборону родины, на святое дело разгрома врага. Основные цехи Кузнецкого комбината успешно закончили годовую программу. Немалых успехов добились также металлурги Магнитки.

В текущем году перед коллективами магнитогорцев и кузнечан поставлены новые задачи, выдвинуты новые, повышенные в сравнении с прошлым годом требования. И это понятно. В условиях Отечественной войны каждый производитель коллектив должен давать сверхплановую продукцию, причем такую, которая особенно необходима фронту, Красной Армии. Мы, транспортники, должны с честью выполнить это требование нашей родины.

Великий вождь и учитель, наш мудрый полководец товарищ Сталин призывает нас еще активнее поддерживать нашу Красную Армию, наш Красный Флот, работать, не покладая рук, давать все больше и больше металла, угля для оборонной промышленности, производить все больше и больше оружия и боеприпасов.

Мы считаем, что широко развернутое социалистическое соревнование поможет нам образцово выполнить эти серьезные задачи. Вызывая на соревнование коллектив железнодорожного транспорта Магнитогорского комбината, мы обязуемся:

Полугодовой государственный план погрузки выполнить к 18 июня;

Годовой план погрузки закончить к дню Сталинской Конституции — 5 декабря 1942 года.

В соревновании с магнитогорцами

ставим перед собой следующие задачи:

По паровозной службе

В течение года снизить парк больных паровозов до 10 проц. Совершенно устранить заходы паровозов в депо для случайных и межпромысловых ремонтов. Иметь по паровозному парку прокат бандажей не выше установленной нормы. К 1 мая 1942 года довести количество участивших колонны имени Государственного Комитета Обороны до 20 проц. от общего числа паровозных бригад.

По службе движения

Установленные нормы простоя вагонов парка НКПС снизить на 3 проц. Государственный план отгрузки реализовать на 105 проц. Обеспечить бесперебойное обслуживание цехов завода внутризаводскими перевозками.

По вагонной службе

В текущем году иметь не более 2,5 проц. больных вагонов. Производить осмотр поездов точно в установленный график. Не иметь ни одного случая задержки поездов по вине осмотрщиков.

По службе погрузки и выгрузки

Снизить на 10 проц. простой вагонов НКПС и заводского парка под грузовыми операциями. Добиться в среднем по службе не менее 115 проц. выполнения норм выработки. Не иметь ни одного грузчика, не выполняющего нормы.

По службе пути

Содержать путевое хозяйство в соответствии с приказом № 441 Наркомчермета от 27 июля 1939 года с оценкой по балльной системе (не выше 30 баллов по службе в течение всего года). Годовой план капитального и среднего ремонта железнодорожных путей выполнить к 1 октября.

Не иметь ни одного предупреждения на перегонах, а также закрытия отдельных железнодорожных тупиков из-за неисправности путей. Содержать в исправности и чистоте все станционные железнодорожные пути и междупутья. До 1 мая создать 3 стахановских околотка.

Обязуемся кроме того добиться такого положения, чтобы у нас совершенно не было случаев брака в работе, травматизма, нарушения правил технической эксплуатации.

Проверку договора предлагаем производить поквартально. Результаты выполнения наших обязательств будем доводить до сведения всех рабочих и служащих и высывать железнодорожному цеху Магнитогорского металлургического комбината. Ход социалистического соревнования обещаем периодически освещать в печати.

Железнодорожники Магнитки! Давайте соревноваться! Добьемся в новом году новых успехов! Широко развернем традиционное социалистическое соревнование между коллективами двух металлургических гигантов страны. Сделаем все для того, чтобы наша доблестная Красная Армия быстрее разгромила гитлеровских бандитов.

По поручению железнодорожников

Кузнецкого комбината:

Начальник ЖДТ Коротков, секретарь партбюро Яковлев, председатель доркома Демидов, нач. паровозной службы Тихонов, нач. службы движения Строганов, машинист Ольков, составитель поездов Шумин, мастер вагонного депо Сахно, ремонтный рабочий Баязитов.

Вызов кузнечан принят

Состоявшееся на днях совещание хозяйственного, партийного и профсоюзного актива внутризаводского железнодорожного транспорта единодушно решило — принять вызов железнодорожников Кузнецкого металлургического завода на социалистическое соревнование в 1942 году. Принято предложение — обсудить письмо кузнечан на рабочих собраниях, в бригадах и сменах всех служб и цехов внутризаводского транспорта.

Для того, чтобы социалистическое соревнование было наиболее действенным, совещание напоминает руководителям служб и цехов, что они обязаны создать необходимые условия для работы двухсотников, фронтовых бригад и всемерно развивать стахановское движение.

Беспрерывно звонят телефоны

Технические улучшения в работе заводского ж.-д. транспорта осуществляются очень быстро. На станции Сортировочная давно надо было построить водоразборную колонку. Только это мероприятие могло бы сократить действующий паровозный парк на одну единицу. Сейчас же паровозы, занятые работой на Сортировке, должны набирать воду на других станциях.

Лучшим использованием паровозов и вагонов начальники станций самостоятельно не занимаются. Стараясь избежать себя от ответственности, они из-за каждой мелочи звонят по телефону начальнику смены. Телефонные звонки в диспетчерской слышны беспрерывно.

Начальнику смены в свою очередь некогда заниматься оперативной работой. Ему в пору отвечать на телефонные запросы с линейных станций. «Порядок» этот надо осудить. Начальники станций должны проявлять больше самостоятельности.

И. ВАСНЕЦОВ.

Что мешает лунинцам

8 марта в депо зашел для ремонта паровоз одного из старейших машинистов нашего транспорта тов. Фролова. В свое время этот паровоз был самым захудалым, разбитым, сильно тормозил работу на участке доменного цеха. И вот тогда тов. Фролов пришел на паровоз, а прежние бригады были переведены на другие участки.

Старый машинист начал заботливо ухаживать за машиной, приводить ее в порядок. Она стала работать лучше, надежнее. Тов. Фролов не повинул машины и тогда, когда она зашла в депо на ремонт. Вместе с ним, заменяя слесарей, вышли на работу машинисты тт. Улитенко и Намитчиков. Они принялись ремонтировать паровоз — приводить в порядок подшипники, устранять недостатки в дышловом сцеплении и т. д.

Такое отношение машинистов к ремонту паровозов у нас не новость. В свое время машинист тов. Милаев и многие другие при заходе паровоза в депо записывали в книгу ремонта по 4—5 пунктов. Как только машина встала на канаву, паровозные бригады превращались в слесарей и оказывали большую помощь комплексным бригадам. Значение этого не трудно понять, если учесть, что некоторые машинисты записывали в книгу ремонта по 40 и даже 50 пунктов, перегружая комплексные бригады.

С течением времени в нашем депо забыли о лунинских методах. Пример тов. Фролова является редким исключением. Как правило, машинисты не участвуют в ремонте своих паровозов. Паровозные бригады не помогают ремонтным коллективам вовсе не потому, что не хотят этого. У машинистов очень большое желание помочь комплексным бригадам слесарей. Ведь они заинтересованы не только в быстрейшем выходе машины из депо, но и в лучшем качестве ремонта.

Мешает работать по-лунински кое-что другое. Как только в депо везет паровоз,

его бригада тотчас же переводится на другую машину. Тут уж, конечно, не до ремонта. Создается обезличка в использовании и обслуживании машины. Иногда машинисты не успевают сделать даже таких вещей, как набивка салыников, а ведь это — их прямая обязанность.

Сам по себе напрашивается вопрос: можно ли создать благоприятную обстановку для внедрения лунинских методов, когда паровозы заходят на текущий или средний ремонт? Безусловно, можно. Но для этого нужно полностью укомплектовать паровозные бригады. Сейчас у нас нехватает паровозников. А ведь объем работы на транспорте почти не изменился, людей занято столько же, сколько два-три года назад.

Недостаток в паровозных бригадах создается искусственно. Сейчас на рабочей площадке находится по меньшей мере 8—10 линейных паровозов. Если их вернуть в депо, то оставшийся рабочий парк можно перевести на трехсменную работу. В этом случае не было бы надобности обезличивать паровозы, каждая бригада работала бы на своей машине и была бы кровно заинтересована в ее лучшем техническом состоянии.

Перед руководителями внутризаводского транспорта не раз ставился вопрос о необходимости изъять линейные паровозы с рабочей площадки, но никакие доводы не помогают. Положение остается прежним: обезличка продолжается, для развития лунинского движения не создается благоприятной обстановки. Руководители транспорта, в частности тов. Сункин, должны, наконец, понять всю вредность в условиях военного времени такой практики, когда железнодорожники работают при искусственно увеличенном паровозном парке.

И. ВАСИЛЬЕВ,

заместитель начальника паровозного депо по технической части.

МАСТЕРСКАЯ НА ЛИНИИ

В качестве машиниста-инструктора я обслуживаю мощные паровозы. По моему участку идут поезда с рудой для Кузнецка в доменного цеха нашего завода, маршруты с известняком и т. д. Многие машинисты моего района показывали и продолжают показывать замечательные образцы лунинского отношения к своим паровозам.

Заботливый уход бригад за паровозом (старший машинист тов. Дмитриченко) позволил довести пробег между промывками почти до 16000 километров при норме 4000 километров. В этом случае машина работала без захода в депо более трех месяцев. Маневровый паровоз машиниста тов. Иванченко прошел 10300 километров и сейчас находится в хорошем техническом состоянии. Паровоз старшего машиниста тов. Хлебушкина в течение года заходил на промывку не более 4—5 раз. Весь текущий ремонт на нем выполняют сами паровозные бригады, без помощи слесарей.

Относясь по-лунински к своим машинам, заботливо ухаживая за ними, паровозники экономят государству огромные средства.

Однако лунинские методы могли бы у нас применены гораздо шире. Большинство паровозных бригад все еще надеется на слесарей депо в плохо ухаживает за своими машинами. Заботливый уход — это значит во-время произвести тот или иной мелкий ремонт паровоза.

К сожалению, лунинское движение у нас не подкрепляют элементарными техническими мероприятиями. Если на паровозе происходит какая-либо поломка, то ремонт произвести довольно трудно. Невозможно опилить, подогнать деталь. Запасных частей на линии тоже нет. На экипировочных пунктах необходимо оборудовать смотровые канавы.

Мы стараемся устранить эти недостатки. Я, например, организовал в своем районе нечто вроде линейной мастерской, оборудовал ее на экипировочном пункте. Поставили верстак, установили тиски, подобрали кое-какой инструмент. Самое же главное — нашли некоторое количество запасных частей к паровозам. Все это послужит очень серьезным техническим подспорьем в развитии лунинского движения.

К этому следует прибавить необходимость более лучшей постановки массово-воспитательной работы среди паровозных бригад. Стоит поддержать ценную инициативу передовых паровозников, — и лунинское движение примет самые широкие размеры.

Е. ПАВЛЮК,
машинист-инструктор.

Пленум Сталинского района МОПР

13 марта в 8 часов вечера в зале заседаний Сталинского РК ВКП(б) созывается расширенный пленум райкома МОПР. Повестка дня: о порядке проведения дня МОПР; обсуждение кандидатур лучших мопровцев для премирования и лучшей ячейки района для вручения переходящего красного знамени.

Приглашаются председатели, кассиры, секретари и сборщики членских взносов всех ячеек МОПР Сталинского района.

РК МОПР.

Отв. редактор О. ГОЛЬДЕНБЕРГ.